



AUSGEGEBEN AM
29. AUGUST 1935

REICHSPATENTAMT
PATENTSCHRIFT

№ 617815

KLASSE 65b GRUPPE 25

P 69381 XI/65b

Tag der Bekanntmachung über die Erteilung des Patents: 8. August 1935

Emil Papendick in Cuxhaven

Rettungsvorrichtung für die Besatzung untergegangener Schiffe, insbesondere U-Boote

Patentiert im Deutschen Reiche vom 5. Mai 1934 ab

Rettungsvorrichtungen für die Besatzung untergegangener Schiffe, insbesondere U-Boote, sind bekannt. Sie bestehen im wesentlichen aus zur Aufnahme der Besatzung dienenden, vom Schiff aus zugänglichen Behältern, denen ein auslösbarer bojenartiger Schwimmkörper vorgelagert ist, der zum Hochnehmen von Zug- und Führungsorganen sowie zu deren Halterung an der Wasseroberfläche dient, an denen der Behälter aus der Aufnahmekammer heraus bis zur Wasseroberfläche gezogen werden kann.

Es ist auch schon vorgeschlagen, Behälter solcher Art symmetrisch zur Mittellängsachse des Schiffes anzuordnen und ihre Bewegung längs eines zur Wasseroberfläche geführten Führungsseiles vom Innern des Behälters aus zu bewirken.

Diese bekannten Vorrichtungen haben aber den Mangel, daß sie keine Gewähr für einen zuverlässigen Rettungsvorgang bieten, da das hierfür unbedingt erforderliche sichere Aufsteigen der die Besatzung aufnehmenden Behälter von der jeweiligen Lage des Schiffskörpers abhängig ist.

Die Erfindung bezieht sich auf eine Rettungsvorrichtung dieser Art, durch welche jedoch der vorerwähnte Mangel in einfacher Weise dadurch beseitigt wird, daß die symmetrisch zur Mittellängsachse des Schiffes liegenden Behälteraufnahmekammern in der Querschnittsebene des Schiffes etwa 45° geneigt angeordnet und an ihren in das Deck bzw. in die Seitenwand des Schiffes mün-

denden Enden durch je einen bojenartigen Schwimmkörper verschlossen sind.

Diese bestimmte Lagerung der Behälteraufnahmekammern in Verbindung mit den bojenartigen Verschlussschwimmkörpern bietet den wesentlichen Vorteil, daß es für die ordnungsmäßige Abwicklung des Rettungsvorganges gleichgültig ist, welche Lage das gesunkene Schiff eingenommen hat, um mindestens eine bzw. mehrere Bojen einer Schiffseite mit Sicherheit an die Wasseroberfläche bringen zu können und damit den zugehörigen Rettungsbehälter mit der Besatzung aus dem Schiffskörper heraus an die Wasseroberfläche zu befördern.

In der Zeichnung ist der Erfindungsgegenstand an einem Ausführungsbeispiel dargestellt, und zwar zeigt:

Abb. 1 einen Teil eines Schiffes mit der Rettungsvorrichtung in Bereitschaftslage,

Abb. 2 die gleiche Darstellung wie Abb. 1, jedoch mit hochgelassener Boje und aufsteigendem Hohlkörper,

Abb. 3 in verkleinertem Maßstab die Lage des zum Retten von Personen dienenden Hohlkörpers, in welcher er die Wasseroberfläche teilweise überragt.

Abb. 4, 5, 6, 7 zeigen in verkleinertem Maßstab verschiedene Lagen eines gesunkenen Schiffes.

In einem Schiffskörper 1 sind beiderseits der Symmetrieachse S-S Bojen 2, 3 und 4, 5 angeordnet. Diese Bojen sind mit dem Schiffskörper 1 durch Schrauben 6 lösbar verbunden.

Damit kein Wasser in den Schiffskörper eindringen kann, sind die Schraubenspindeln 6 mittels Stopfbüchsen abgedichtet. Zwischen den Bojen 2, 3 befindet sich ein Hohlkörper 7 und zwischen den Bojen 4, 5 ein solcher 8. Die mit Mannlöchern versehenen Hohlkörper 7, 8 haben im wesentlichen zylindrische Gestalt und sind nach ihren Enden zu verjüngt. Die Hohlkörper 7, 8 sind durch Mannlöcher im Schiffskörper besteigbar, die in bekannter Weise mittels Stopfbüchsen so abgedichtet sind, daß beim Besteigen des Hohlkörpers 7 oder 8 weder in den Schiffsraum noch in die Hohlkörper Wasser eindringen kann. Beim Besteigen der Hohlkörper wird zunächst das Mannloch des Schiffskörpers und dann das Mannloch des Hohlkörpers geöffnet, die beide von der Innenseite des Schiffskörpers 1 und des Hohlkörpers her wieder geschlossen werden können. Durch jeden der Hohlkörper 7, 8 ist ein Seil 10 hindurchgeführt, das mit seinem einen Ende 11 an der Boje 2 befestigt und hinter einem Steg 12 der Boje 3 herum nach einer Winde 13 geführt und auf deren Trommel in Bereitschaftslage aufgewickelt ist. Die Winde 13 ist ebenfalls gegen Eindringen von Wasser an der Durchtrittsstelle ihrer Antriebswelle mittels einer Stopfbüchse abgedichtet. An der Boje 3 ist bei 14 ein Seil 15 befestigt, das durch den Hohlkörper 7 hindurchgeführt ist, einen Steg 16 der Boje 2 hinterfaßt und auf eine Windentrommel 17 aufgewickelt ist, deren Antriebswelle ebenfalls mittels Stopfbüchse abgedichtet ist. Das Seil 10 ist durch einen Ring 18 und das Seil 15 durch einen Ring 19 hindurchgeführt. Der Ring 18 ist an den Enden eines endlosen Seiles 20 und der Ring 19 ist an den Enden eines endlosen Seiles 21 befestigt. Das Seil 20 ist über eine Seilscheibe 22 und das Seil 21 über eine Seilscheibe 23 geführt, durch welche die Seile 20, 21 auf ihrer Auflagefläche 24 bzw. 25 im Bedarfsfalle verschoben werden können. Der Zweck dieses Verschiebens ist den an die Wasseroberfläche gelangten Hohlkörper 7 bzw. 8 teilweise so weit aus dem Wasser herauszuheben, daß das Mannloch zur Abgabe der Personen über dem Wasserspiegel liegt (Abb. 3), damit die zu rettenden Personen trockenen Fußes von einem Rettungsboot übernommen werden können. Das Seil 10 ist zwischen einstellbaren Druckrollen 26 und das Seil 15 zwischen entsprechenden Druckrollen 27 hindurchgeführt, die von einer im Innern des Hohlkörpers 7 bzw. 8 angeordneten Kurbel aus gedreht werden können, um den Hohlkörper 7 bzw. 8 bei an der Wasseroberfläche schwimmender Boje an dem die Boje mit dem Schiffskörper verbindenden Seil an die Wasseroberfläche hinaufzuführen. Im Be-

darfsfalle wird entweder das Seil 10 mit einer Vorrichtung 28 oder das Seil 15 mit einer Vorrichtung 29 abgekappt.

Aus den Abb. 4 bis 7 ist ersichtlich, daß es gleichgültig ist, welche Lage das gesunkene Schiff eingenommen hat, um die Hohlkörper 7, 8 an die Wasseroberfläche aufsteigen zu lassen. Der in den Abb. 2 und 3 dargestellte Aufstieg des Hohlkörpers 7 ist der Lage des gesunkenen Schiffes nach Abb. 4 entnommen. Sollen Mannschaften bei dieser Lage eines gesunkenen Schiffes gerettet werden, dann spielt sich folgender Vorgang ab:

Zunächst wird die Schraube 6 von der Boje 2 gelöst und das Seil 10 von der Windentrommel 13 abgewickelt, so daß die Boje 2 an die Wasseroberfläche steigen kann. Der Hohlkörper 7 verbleibt noch so lange am Schiffskörper 1, bis die Mannschaften von diesem in den Hohlkörper 7 eingestiegen und die Mannlöcher von innen her wieder hermetisch abgeschlossen sind. Jetzt kann der Aufstieg des Hohlkörpers 7 beginnen. Damit dies möglich ist, wird zunächst das Seil 15 mit der Vorrichtung 29 abgekappt. Jetzt werden die Druckrollen 26 aneinandergedreht und mittels der an ihnen befestigten Handhabe gedreht, wodurch der Hohlkörper 7 zunächst aus dem Schiffskörper 1 ausgefahren und dann an dem Seil 10 an die Wasseroberfläche geführt wird. In gleicher Weise kann der Hohlkörper 7 wieder abwärts gefahren werden, um noch im Schiffskörper 1 zurückgebliebene Mannschaften in der gleichen Weise an die Wasseroberfläche zu befördern. Auf diese Weise ist es möglich, durch mehrmaliges Auf- und Absteigenlassen des Hohlkörpers 7 die gesamte Mannschaft nacheinander zu retten. Die im voraus an die Wasseroberfläche gesandte Boje 2 kann mit einer selbsttätig auszulösenden Signaleinrichtung versehen sein, damit in der Nähe befindliche Schiffe aufmerksam werden und bereits an die Boje herangefahren sind, wenn der mit Mannschaften besetzte Hohlkörper 7 an der Wasseroberfläche ankommt. Dadurch, daß der Hohlkörper 7 mit der Boje durch das Seil 10 in Verbindung steht, wird die Rettungsarbeit insofern erleichtert, als der Hohlkörper 7 stets an derjenigen Stelle die Wasseroberfläche erreichen wird, an der sich die Boje 2 befindet.

PATENTANSPRUCH:

115

Rettungsvorrichtung für die Besatzung untergegangener Schiffe, insbesondere U-Boote, bestehend aus zur Aufnahme der Besatzung dienenden, vom Schiff aus zugänglichen, symmetrisch zur Mittellängsachse des Schiffes angeordneten Behältern, die

5 in Aufnahmekammern untergebracht sind, aus denen sie mittels auslösbarer bojenartiger Schwimmkörper an die Wasseroberfläche hebbbar sind, die durch Zugorgane mit den Behältern verbunden sind und vor dem Heben zum Aufsteigen gebracht werden, dadurch gekennzeichnet, daß die symmetrisch zur Mittellängsachse

(S-S) des Schiffes liegenden Behälteraufnahmekammern (7, 8) in der Querschnittsebene des Schiffes unter etwa 45° geneigt angeordnet und an ihren in das Deck bzw. die Seitenwand des Schiffes mündenden Enden durch je einen bojenartigen Schwimmkörper (2, 3 bzw. 4, 5) verschlossen sind. 10 15

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen





